Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1286

05. 05. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Halo Saibold und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/1063 —

Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen

Seit der durchgängigen Befahrbarkeit der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtstraße häufen sich auf der Teilstrecke zwischen Regensburg und Vilshofen die Schiffs-Havarien. Zuletzt ist am 12. März dieses Jahres der niederländische Binnentanker „Patric" bei Vilshofen außerhalb der mit Bojen gekennzeichneten Fahrrinne auf Grund gelaufen und leckgeschlagen. Dabei flossen aus dem erheblich beschädigten Tanker laut offiziellen Angaben bis zu 70 000 Liter Heizöl in die Donau.

Angesichts der Häufung derartiger Unfälle fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie läßt sich die seit der durchgehenden Befahrbarkeit der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau auffällige Häufung von Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen erklären, und welche Ursachen liegen dafür zugrunde?

Eine gewisse Häufung von Schiffshavarien gab es in den letzten Jahren nur auf der nicht ausgebauten Donaustrecke mit stark wechselnden Wasserständen zwischen Geisling und Vilshofen. Nachdem nun der Ausbau der Strecke Geisling–Straubing vor dem Abschluß steht, wird dann nur noch die Strecke Straubing–Vilshofen auch weiterhin eine für die Schiffahrt schwierige Strecke sein.

Setzt man die Anzahl der Unfälle in Verhältnis zum Verkehrsaufkommen, so ist keine Erhöhung der Unfallrate festzustellen. Gegenüber 1992 ist der Gesamtgüterverkehr auf der deutschen Donau 1993 um 73 % und 1994 um 125 % gestiegen.

Die Ursachen für die relativ häufigen Schiffshavarien (meist handelt es sich um Grundberührungen und/oder Festfahrungen) sind

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. Mai 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

in ungünstigen Fahrwasserverhältnissen (enge Fahrrinne, Krümmungen, Furten), in den wechselnden Wasserständen und in nicht ausreichender Streckenkenntnis der Schiffsführer zu sehen.

Dagegen liegen keine Erkenntnisse vor, die bei den genannten Havarien auf Ursachen im Bereich der technischen Schiffssicherheit schließen lassen.

2. Was muß nach Meinung der Bundesregierung unternommen werden, um derartige Schiffsunfälle zukünftig zu vermeiden?

Bei Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen werden die Schiffahrtsverhältnisse und somit auch die Sicherheit des Schiffsverkehrs verbessert. Dies gilt auch für den Donauausbau Straubing–Vilshofen, wo in dem maßgebenden Streckenabschnitt die Fahrrinne vertieft und verbreitert werden soll. Mit diesem Ausbau wird auch der als nautisch schwierig bekannte Durchfahrtsbereich der ca. 2 km stromabgelegenen Vilshofener Straßenbrücke verbessert. In geringem Umfang kann auch eine verstärkte Fahrrinnenbezeichnung Verbesserung bringen.

Schiffsunfälle, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, können jedoch auch in ausgebauten Strecken nicht ausgeschlossen werden.

3. Wie gestaltet sich im Falle der Havarie des Binnentankers „Patric" am 12. März 1995 bei Vilshofen die gesamte Schadensregulierung, und trifft es zu, daß es anders als im Straßenverkehr für die Schiffseigentümer selbst für den Transport von gefährlichen Gütern keine Pflicht gibt, entsprechende Haftpflichtversicherungen abzuschließen?

Nach § 4 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes (Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt) haftet der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht. Eine Versicherungspflicht besteht nicht.

Im vorliegenden Fall sind dem Freistaat Bayern und einigen Kommunen Schäden entstanden.

Die Schadensregulierung obliegt den Landesbehörden (Stadt und Landratsamt Passau), die die Kosten der Ölbeseitigung getragen sowie die Überwachung der Trinkwassergewinnung veranlaßt haben.

Zur Sicherung der Schadensersatzansprüche wurde das TMS „Patric" aufgrund eines dringlichen Arrestes vom Gerichtsvollzieher beschlagnahmt. Nachdem der Eigner eine Sicherheit hinterlegt hatte, wurde die Beschlagnahme aufgehoben. Dem Vernehmen nach verhandeln die zuständigen bayerischen Behörden mit dem Schiffsversicherer.

Schadensansprüche des Bundes (Wasser- und Schiffahrtsverwaltung) bestehen nach bisheriger Kenntnis nicht.

4. Wie und durch wen werden die Berufsfischer an der Donau entschädigt, die existentiell betroffen sind?

Konkrete Schäden für die Fischerei sind nicht entstanden. Nach Mitteilung des zuständigen Landratsamtes sind darüber hinaus auch keine erheblichen Umweltschäden zu erwarten.

5. Trifft es zu, daß das besagte Teilstück der Donau nur von Kapitänen befahren werden darf, die über ein entsprechendes Schiffahrts-Patent verfügen, und daß, sofern dies nicht der Fall ist, ein Lotse mit einem solchen Patent an Bord genommen werden muß?

Auf der Bundeswasserstraße Donau ist besondere Streckenkenntnis, die der Patentinhaber in einer Prüfung nachweisen muß, nur auf den nicht ausgebauten Strecken erforderlich.

Dies gilt gegenwärtig für die Strecke Geisling–Vilshofen und nach Fertigstellung der Staustufe Straubing dann nur noch für die Strecke Straubing–Vilshofen.

Verfügt kein Mitglied der Besatzung über das entsprechende Patent, müssen Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes durch einen an Bord zu nehmenden patentierten Hilfsschiffsführer (Lotsen) bestimmt werden.

6. Welche Voraussetzungen sind notwendig, um ein solches Patent zu erwerben, wer überprüft diese Voraussetzungen, und wer erteilt dieses Patent?

Voraussetzung für den Erwerb eines Donaukapitänspatents sind neben dem Mindestalter von 21 Jahren

– Berufserfahrung (Ausbildung und Fahrzeiten in der Binnenschiffahrt) und

– Streckenkenntnisse, nachzuweisen durch Streckenfahrten und in einer theoretischen Prüfung.

Das Patent wird von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd nach Prüfung erteilt. Auf der Donau werden Patente anderer Donaustaaten anerkannt, soweit sie unter vergleichbaren Voraussetzungen erteilt werden. Wenn auch die Prüfungsvoraussetzungen in den Donaustaaten nicht einheitlich geregelt sind, müssen die ausländischen für den internationalen Verkehr erteilten Donaukapitänspatente in bezug auf ihre Qualifikationsvoraussetzungen als gleichwertig mit den deutschen angesehen werden.

7. Wie viele Kapitäne und Lotsen sind derzeit im Besitz dieses Patents?

Genaue Informationen hierzu liegen nicht vor, zumal die Anzahl der ausländischen Patentinhaber schwer zu ermitteln ist.

8. Kann ein solches Patent überhaupt, und falls ja, unter welchen Bedingungen und Voraussetzungen auch im Ausland erworben werden, und welche Qualifikationen sind in diesem Falle notwendig?

Ja, es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. Wird ein solches Patent auf Lebenszeit erteilt, und wie oft und warum wurden solche Patente wieder eingezogen?

Das Patent wird auf Lebenszeit erteilt. Nach Vollendung des 65. Lebensjahres ist die Tauglichkeit durch ärztliches Attest regelmäßig nachzuweisen.

Das Patent muß widerrufen werden, wenn sich der Schiffsführer als untauglich oder unzuverlässig erwiesen hat. Es kann unter anderem wegen Alkoholmißbrauchs oder Straftaten widerrufen werden.

In wie vielen Fällen Patente entzogen wurden, war in der Kürze der Zeit nicht zu ermitteln.

10. Wer ist berechtigt, Lotsen mit einem entsprechenden Patent zu vermitteln, und wie hoch ist der finanzielle Aufwand, der dem Schiffsführer für den Lotsendienst entsteht?

Die Lotsen werden von Schiffahrtssunternehmen (ihren Arbeitgebern) oder von privaten Vermittlungsbüros vermittelt. An der deutschen Donau sind drei solcher Vermittlungsbüros bekannt. Für diese Tätigkeit gibt es keine gewerberechtlichen Einschränkungen.

Die Höhe des an den Lotsen zu zahlenden Entgelts ist nicht genau bekannt. Die Vermittlungsbüros empfehlen Entlohnung gemäß Tarifvertrag für Aushilfskräfte in der Binnenschiffahrt, wobei mindestens zehn Stunden pro Tag berechnet werden; dies entspricht etwa 500 DM täglich.

11. Wer überprüft vor der Passage des besagten Teilstücks der Donau, ob der Kapitän oder Lotse über ein entsprechendes Patent tatsächlich verfügt, und wie wird sichergestellt, daß, falls notwendig, ein Lotse tatsächlich an Bord genommen wird?

Im Rahmen der Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben überprüft die Bayerische Wasserschutzpolizei auf der Bundeswasserstraße Donau die Schiffspapiere und die Befähigungsnachweise der Schiffsführer und Schiffsbesatzungen der dort verkehrenden Schiffe.

Die hierfür notwendigen Schiffskontrollen finden stichprobenartig statt. Es ist nicht vorgesehen und hat sich bisher auch nicht als notwendig erwiesen, daß jedes Fahrzeug, das die deutsche Donau befährt, einer Überprüfung unterzogen wird.

12. Wie wird sichergestellt, daß bei Kapitänen und Lotsen unterschiedlicher Nationalität, beispielsweise zwischen einem Niederländer und einem Slowaken, die sprachliche Verständigung funktioniert?

Schwierigkeiten bei der Schiffsführung durch Sprachprobleme zwischen Schiffsführern und Lotsen sind bisher amtlich nicht bekanntgeworden.

Niederländer, die in Deutschland fahren, können genügend Deutsch, Schiffsführer aus anderen Donauländern, die von ihren Unternehmen auf die deutsche Strecke entsandt werden, sprechen und verstehen ausreichend Deutsch. Die Lotsenvermittlungsbüros achten nicht nur auf die nautische, sondern auch auf die sprachliche Befähigung der Lotsen.

Allerdings gibt es Hinweise darauf, daß auf dem „freien Lotsenmarkt" auch Donaukapitänspatentinhaber aus Kroatien und Ungarn mit geringen Deutschkenntnissen tätig sein sollen. Zudem soll es bei solchen Anbietern vorkommen, daß sie seit vielen Jahren nicht mehr auf der deutschen Donau gefahren sind und nur Erfahrung in der Schleppschiffahrt haben. Weitere Einzelheiten sind hier nicht bekannt.

13. Gibt es aus rechtlicher Sicht die Möglichkeit, die Fahrgeschwindigkeit, ähnlich wie im Straßenverkehr, auf diesem gefährlichen Donau-Abschnitt zwischen Regensburg und Vilshofen zu beschränken?

Ja. Dies ist jedoch unzweckmäßig, weil nautisch nicht zu empfehlen. Denn je nach Wasserführung und Strömung (zeitlich und örtlich verschieden) muß die Geschwindigkeit zur sicheren Steuerung des Schiffes unterschiedlich sein.

14. Werden die Transportschiffe, mit denen die Donau befahren wird, auf ihren technischen Zustand hin überprüft, und falls ja, von wem und wie oft?

Binnenschiffe benötigen zum Verkehr auf Bundeswasserstraßen eine technische Verkehrszulassung, die durch ein Schiffsattest erteilt wird, wenn die geltenden Vorschriften über Bau, Einrichtung und Ausrüstung erfüllt sind. Für die Verkehrszulassung auf der Donau sind die Bestimmungen der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO) maßgebend. Die Untersuchung von Schiffen erfolgt durch eine Schiffsuntersuchungskommission (SUK), die das Schiffsattest erteilt und entsprechend dem Zustand des Schiffes dessen Gültigkeitsdauer festlegt, nach deren Ablauf das Schiff erneut untersucht wird. Im übrigen kann die Untersuchung eines Schiffes durch eine SUK angeordnet werden, wenn z. B. durch eine Kontrolle durch die Wasserschutzpolizei festgestellt wird, daß von einem Schiff Gefahren für die Sicherheit der Schiffahrt ausgehen.

Die Zulassung zur Beförderung gefährlicher Güter richtet sich nach der Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt (GGVBinSch).

Die GGVBinSch sieht eine Untersuchung der Schiffe alle fünf Jahre vor. Die Untersuchung erfolgt durch Sachverständige einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder durch besonders

benannte Sachverständige. Anerkannte Klassifikationsgesellschaften sind der Germanische Lloyd, Lloyd's Register of Shipping und das Bureau Veritas.

Für ausländische Schiffe, die außer der deutschen Donaustrecke keine anderen deutschen Binnenschiffahrtsstraßen befahren, gilt das Recht ihres Heimatstaates. Aufgrund der geschlossenen Binnenschiffahrtsverträge erhalten diese Schiffe durch ihre Heimatbehörde einen zusätzlichen Vermerk in ihren Papieren. Dieser Vermerk bestätigt, daß sie nach dem Stand der Sicherheitstechnik der ADNR (Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein, verabschiedet durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt) geeignet sind, das jeweilige Gefahrgut sicher zu befördern.

15. Gibt es für die Kapitäne oder Lotsen von Donauschiffen Alkoholkontrollen, ähnlich denen im Straßenverkehr, und falls ja, wie oft und von wem werden diese durchgeführt?

Auf der Bundeswasserstraße Donau werden durch die Wasserschutzpolizei die Schiffsführer und Schiffsbesatzungen bei den normalen Schiffskontrollen auf die Einhaltung der Alkoholvorschriften überprüft.

16. Ist auf der Donau der Schiffstransport von gefährlichen Gütern mit Schiffen ohne doppelte Wandung zulässig, und falls nein, wer kontrolliert dies?

Die Beförderung gefährlicher Güter auf der Donau richtet sich nach der Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt (GGVBinSch).

Hiernach sind für bestimmte gefährliche Güter Doppelhüllenschiffe erforderlich. Die Doppelhüllenschiffe wurden mit der Siebten Änderungsverordnung 1987 zur GGVBinSch, für bestimmte gefährliche Güter eingeführt, und mit der Revision 1994 wurde diese Pflicht auf weitere gefährliche Güter ausgedehnt, und zwar vor allem für die Beförderung von giftigen Produkten. Die Wasserschutzpolizei kontrolliert die Einhaltung der Bestimmungen der GGVBinSch.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333